N° 8 - Avril 2004

Cinq sur Cinq

Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

édito

Le 31 décembre 2003, le Préfet de Région a approuvé le nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Etabli sur la base du trafic aérien estimé de l'année 2004, ce nouveau PGS est l'outil essentiel du traitement des nuisances aéroportuaires. Il ouvre en effet aux propriétaires riverains la possibilité d'obtenir une aide financière pour insonoriser leur logement.

Pourquoi cette actualisation est-elle si importante ? D'abord parce qu'elle introduit l'utilisation d'un nouvel indice de calcul du bruit, le Lden, qui prend mieux en compte la gêne sonore ressentie par les riverains et élargit l'aire géographique concernée par l'aide à l'insonorisation. Ensuite, parce que ce nouveau PGS intervient à une période de grands changements. L'Etat vient en effet d'engager une grande réforme dans le cadre de son Plan National Contre le Bruit.
Point majeur de cette réforme, la gestion de l'aide aux riverains est transférée de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie vers les gestionnaires des aéroports.

Ce numéro de *5 sur 5* vous présente le nouveau PGS de notre aéroport. Il fait également le bilan du dispositif d'aide depuis sa création en 1995 et vous explique en détail les nouvelles clés de son fonctionnement. Bonne lecture !

Jean-Michel Vernhes
Directeur de l'aéroport

Dossier

Le Plan de Gêne Sonore Pour être en phase avec la réalité des nuisances

A Toulouse-Blagnac, le premier PGS a été établi en 1994. Il a fait l'objet d'une première actualisation en 1997. Aujourd'hui, un nouveau PGS vient d'être élaboré. Quelles sont les raisons de l'actualisation de ce plan ? D'abord, la volonté de prendre en compte l'activité aéroportuaire dans sa réalité la plus proche, celle du trafic aérien prévu pour l'année 2004. Quant à la seconde raison, elle résulte de la volonté de l'Etat de mettre en œuvre un nouvel indice qui correspond avec davantage de précision à la réalité des nuisances sonores à proximité des aéroports. Depuis le 31 décembre 2003, tous les aéroports français disposent d'un PGS établi avec le nouvel indice.

Suite page 2 >

Dossier PAGES 2 à 5
Tout ce qu'il faut savoir sur le PGS
La réforme de l'aide aux riverains
Aide à l'insonorisation, les clés de son fonctionnement
L'ADEME et l'aide aux riverains de Toulouse-Blagnac

Comment ça marche ? PAGE 6
L'aide aux riverains, mode d'emploi

Brèves PAGE 7
Brèves
Statistiques de trafic

Métier de l'aéroport PAGE 8
Artificier

AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC
Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

Tout ce qu'il faut savoir sur le PGS

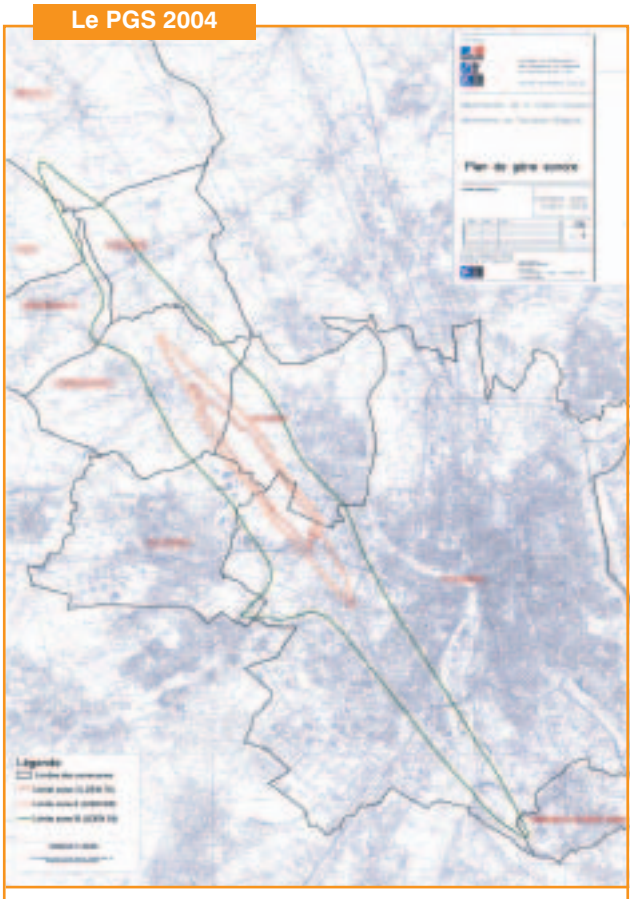
Sa définition

Le Plan de Gêne Sonore est l'outil de mise en œuvre du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains institué par la loi « Bruit » du 31 décembre 1992. Il a pour objet de représenter la gêne sonore autour des aéroports et de définir l'espace géographique dans lequel des locaux peuvent bénéficier de l'aide à l'insonorisation.

Comment est-il établi ?

Le PGS est élaboré par le Service Spécial des Bases Aériennes (S.S.B.A.) sous l'autorité du Préfet, représentant l'Etat. Il est ensuite soumis pour avis aux conseils municipaux des communes concernées par le bruit aérien, à la Commission Consultative d'Aide aux Riverains et à l'ACNUSA.

Le PGS 2004



Le PGS 2004

Les zones sont délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit Lden calculées dans des conditions fixées par le code de l'urbanisme.

- **Zone I** comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70,
- **Zone II** comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice 65,
- **Zone III** comprise entre la limite extérieure de la zone II et la courbe d'indice Lden 55.

Désormais, en application du décret du 26 avril 2002, les PEB et les PGS sont établis à partir des mêmes prévisions de trafic, à très court terme pour les PGS, à long terme pour les PEB (*voir notre encadré p 3 : « PEB et PGS, quelle différence ?»*).

Les calculs définissant les différentes zones de bruit sont réalisés grâce à un indice aujourd'hui européen, le Lden (Level day evening night). Il introduit une forte distinction entre le jour (6 h / 18 h), le soir (18 h / 22 h) et la nuit (22 h / 6 h). Ainsi, il considère dans ses calculs que le bruit d'un avion est 3,5 fois plus gênant le soir, 10 fois plus gênant la nuit que le jour.

Par ailleurs, l'indice Lden est aussi employé pour définir le bruit émanant du trafic routier ou ferroviaire. Il permet donc de mettre le bruit aérien en perspective par rapport aux autres modes de transport.

Le PGS est construit en intégrant de nombreux paramètres :

- le trafic aérien (type d'avion, destination…),
- le niveau de bruit des avions à la source,
- les procédures de décollage et d'atterrissage,
- la prise en compte du relief fait partie des nouveautés.

Quelle différence entre l'ancien PGS et le PGS 2004 ?

Dans le PGS de 1999, 14 000 logements étaient inclus dans les 3 zones. Dans le PGS 2004, ce nombre s'élève désormais à 20 500 logements.

Nombre de logements	Communes	Zone I	Zone II	Zone III	TOTAL
PGS 1999	Aussonne Blagnac Cornebarrieu Merville	32	905	13 009	**13 946**
PGS 2004	Aussonne Blagnac Colomiers Cornebarrieu Daux Merville Mondonville Ramonville St Agne Toulouse	15	692	19 836	**20 543**

Nota Bene : ces chiffres sont estimatifs.

La réforme de l'aide aux riverains

La réforme engagée par l'Etat porte à la fois sur la création d'une nouvelle taxe et sur le transfert de la gestion de l'aide aux riverains de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) vers les gestionnaires des grands aéroports français. Voici ses points essentiels.

Un prélèvement à la source 6 fois plus important en moyenne...

La TGAP (Taxe Générale sur les Activités Polluantes) existante depuis 1999 est remplacée par la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes). Cette nouvelle taxe, effective dès 2005, sera significativement plus forte pour les compagnies aériennes puisque son montant est, en moyenne, 6 fois supérieur à celui de la TGAP actuelle. La taxe prélevée sur chaque avion au décollage sera calculée en fonction des paramètres suivants :

- du poids maximum de l'avion,
- de ses performances acoustiques,
- d'un coefficient multiplicateur de 10 appliqué lorsqu'il décolle la nuit (22 h / 6 h),
- d'un taux fixé par aérodrome, selon la formule mathématique :

Log M *(masse maximum*	5	Taux de l'aérodrome	5	Coef *(groupe acoustique,*	5	Nombre de décollages

... mais la fin de l'arbitrage financier de l'Etat

Ce qui est prélevé à Toulouse est affecté à Toulouse. Pour Toulouse et Paris, le taux sera fixé dans une fourchette comprise entre 10 et 22 € par décollage, pour les autres aéroports entre 4 et 8 €. Pour autant, l'enveloppe qui sera allouée annuellement à notre plate-forme risque d'être moindre qu'à l'heure actuelle. Car, en contrepartie de cette augmentation importante du revenu de la taxe, l'Etat va cesser d'intervenir comme il le faisait par le passé sous forme d'affectations budgétaires complémentaires.

Un transfert progressif en 2004

En 2004, l'aide à l'insonorisation continuera d'être financée par la TGAP collectée au titre de l'année 2003, avec l'arbitrage budgétaire de l'Etat. Par contre, le transfert de compétences de l'ADEME vers la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, gestionnaire de l'aéroport, se terminera au plus tard fin mai.

Un système entièrement en place en 2005

A partir de 2005, l'aide à l'insonorisation sera entièrement financée par la TNSA collectée au titre de l'année 2004. Le dispositif continuera de fonctionner avec le concours des mairies pour l'aide à l'information et au conseil des riverains. La programmation pluriannuelle des demandes individuelles et des actions collectives prioritaires sera établie par la Commission Consultative d'Aide aux Riverains.

PEB et PGS, quelle différence ?

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document cartographique définissant des règles d'urbanisme à respecter sur les territoires à proximité de l'aérodrome. C'est un outil préventif, destiné aux futurs riverains. C'est la raison pour laquelle il est établi à partir de prévisions à court, moyen et long terme.

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) définit des zones géographiques dans lesquelles des aides financières sont accordées pour insonoriser les habitations qui subissent aujourd'hui les nuisances. C'est un outil curatif destiné aux riverains actuels. C'est la raison pour laquelle il est établi à partir des prévisions de trafic de l'année à venir.

Aide à l'insonorisation, les clés de son fonctionnement

L'aide financée par la taxe est destinée à insonoriser des bâtiments d'habitation individuels ou collectifs, des établissements scolaires, des locaux sanitaires ou sociaux.

Quelles conditions pour en bénéficier ?

- Le logement doit se situer, en tout ou partie, dans l'une des 3 zones délimitées par le PGS en vigueur.
- La date de construction du logement doit être antérieure au Plan d'Exposition au Bruit en vigueur au moment de la construction.

Cette dernière condition résulte du fait que toute habitation construite dans un PEB a obligatoirement fait l'objet d'une insonorisation lors de sa construction. L'aide ne peut donc concerner que des habitations plus anciennes ou situées dans une zone extérieure au PEB, en vigueur au moment de la construction, mais incluse dans le nouveau PGS du fait de son extension géographique.

Quel est le montant de l'aide ?

L'aide à l'insonorisation représente généralement 80% du coût du diagnostic puis des travaux dans l'habitat. Ce montant peut être porté à 100% dans le cas de personnes à faibles ressources et/ou recevant certaines formes d'aides sociales. La somme allouée jusqu'à présent est, en moyenne, de 9 900 € par maison et de 3 800 € par appartement.

Le plafond de l'aide éligible peut varier selon 3 critères :

- le nombre de pièces principales de l'habitation (en principe toutes les pièces, sauf les couloirs, W-C, pièces sanitaires et annexes),
- le type de logement, habitat individuel ou collectif,
- la zone du PGS où se situe l'habitation.

Qui décide des aides ?

L'aide destinée à financer le diagnostic acoustique est accordée par le gestionnaire. Les aides participant au financement des travaux sont soumises à un accord préalable prononcé par la Commission Consultative d'Aide aux Riverains après examen et délibération.

La Commission Consultative d'Aide aux Riverains

Comptant 15 titulaires et 15 suppléants, elle réunit les membres du Comité Permanent de la Commission Consultative de l'Environnement. A ce titre différents collèges y sont représentés :

- **les professions aéronautiques,**
- **les collectivités locales,**
- **les associations de riverains.**

Différentes administrations – Direction Départementale de l'Equipement, Direction de l'Aviation Civile Sud, Direction Régionale de l'Environnement – y sont également présentes.

La Commission Consultative d'Aide aux Riverains est consultée sur l'évolution du PGS et elle propose un programme pluriannuel d'affectation des crédits budgétaires destinés à l'insonorisation des habitations. Elle se réunit quatre fois par an à Toulouse.

Nombre de pièces principales	ZONE II du PGS		ZONE III du PGS	
	Avec cuisine séparée	Sans cuisine séparée	Avec cuisine séparée	Sans cuisine séparée
Logements individuels				
1	4 573,47 €	3 201,43 €	3 963,67 €	2 896,53 €
2	7 774,90 €	6 402,86 €	6 860,21 €	5 793,06 €
3	10 976,33 €	9 604,29 €	9 756,74 €	8 689,59 €
4	14 177,76 €	12 805,72 €	12 653,27 €	11 586,13 €
5	17 379,19 €	16 007,15 €	15 549,80 €	14 482,66 €
par pièce principale supplémentaire	3 201,43 €	3 201,43 €	2 896,53 €	2 896,53 €
Logements collectifs				
1	3 201,43 €	1 829,39 €	2 591,63 €	1 524,49 €
2	5 030,82 €	3 658,78 €	4 116,12 €	3 048,98 €
3	6 860,21 €	5 488,16 €	5 640,61 €	4 573,47 €
4	8 689,59 €	7 317,55 €	7 165,10 €	6 097,96 €
5	10 518,98 €	9 146,94 €	8 689,59 €	7 622,45 €
par pièce principale supplémentaire	1 829,39 €	1 829,39 €	1 524,49 €	1 524,49 €

L'ADEME et l'aide aux riverains de Toulouse-Blagnac

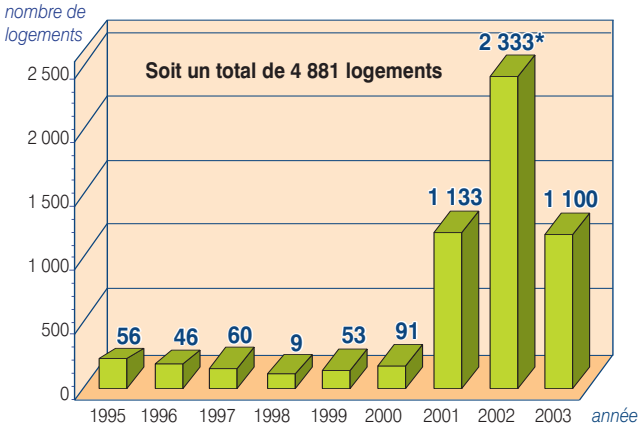
De 1995 à fin 2003, la Délégation Régionale Midi-Pyrénées de l'ADEME a eu en charge la gestion du dispositif d'aide à l'insonorisation sur l'agglomération toulousaine. A quel rythme cette aide s'est-elle déployée, quels sont les faits qui ont marqué cette période ? Rapide bilan de ces années qui ont permis d'insonoriser 4 881 logements.

De 1995 à 2000, les secteurs les plus touchés par le bruit

Toulouse-Blagnac a été l'un des tout premiers aéroports français à disposer d'un Plan de Gêne Sonore. Dès 1995, la Commission Consultative d'Aide aux Riverains est constituée et la structure de l'ADEME est opérationnelle.

Un premier plan d'actions est établi afin de traiter en priorité les secteurs les plus concernés par le bruit : les quartiers de Toulouse situés au sud-est des pistes, les communes d'Aussonne et Cornebarrieu. Entre 1995 et 2000, 315 habitations sont insonorisées pour un montant global d'aides de 3,34 millions d'euros.

Montée en puissance du nombre de logements insonorisés depuis 2001



* Forte progression engendrée en partie par l'explosion de l'usine AZF

De 2000 à 2003, une forte montée en puissance de l'aide

En 2000, la taxe « bruit » est remplacée par la TGAP, ce qui a pour effet d'accroître considérablement le volume global des fonds disponibles pour l'aide. De plus, l'ADEME obtient de l'Etat des crédits supplémentaires afin d'accélérer le rythme des insonorisations et de faire face à la croissance de la demande qui s'étend désormais à l'ensemble des aéroports français, Nantes et Bordeaux y compris. Ainsi, entre 2000 et 2003, le montant annuel moyen des ressources allouées par l'ADEME pour Toulouse-Blagnac passe de 600 000 euros à 6 millions d'euros. Ils vont permettre l'insonorisation de plus de 4 500 logements sur 3 ans.

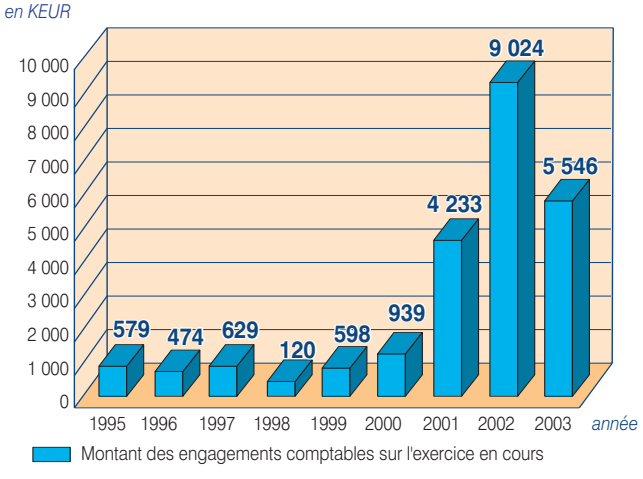
L'événement AZF et la mobilisation face à l'urgence

Le 21 septembre 2001, l'explosion de l'usine AZF brise ou détériore les fenêtres de près de 4 000 logements dans la zone du PGS proche du complexe chimique. Pour parer à l'urgence, l'ADEME met en place une cellule de crise et instaure un système d'aide forfaitaire qui prend en charge l'isolation phonique de toutes les fenêtres endommagées. Tout le personnel de la Délégation Régionale de l'ADEME – 30 personnes – se mobilise pour diffuser dans les boîtes aux lettres l'information sur cette procédure d'urgence. 681 dossiers sont ainsi traités en priorité absolue. Parallèlement, une OPAH Sinistrés (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) est constituée, réunissant la Communauté d'Agglomération de Toulouse, le Conseil Général, l'Etat, l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat et l'ADEME. Elle permet de mobiliser sur 2 ans plus de 3 millions d'euros d'aide aux réparations et à la reconstruction.

Le point de vue d'Emmanuel DAVID, responsable ADEME Midi-Pyrénées

Toulouse-Blagnac a été l'un des premiers aéroports à utiliser la procédure d'aide aux riverains. Grâce aux bonnes relations qui se sont rapidement instaurées entre l'ADEME, les municipalités et toutes les instances réunies au sein de la Commission d'Aide, les demandes ont pu être satisfaites au fur et à mesure de leur croissance et dans des délais raisonnables. En 8 ans de fonctionnement, les procédures ont été bien rodées, qu'il s'agisse de l'accueil et du conseil des riverains en mairie, du traitement des dossiers, du versement des aides ou du suivi de la qualité des travaux effectués dans les habitations.

Evaluation du montant des aides attribuées pour l'aide à l'insonorisation



L'aide aux riverains, mode d'emploi

Ces informations sont susceptibles d'évoluer par décret d'application.
Pour suivre l'actualité, rendez-vous sur le site internet de l'aéroport :
environnement.toulouse.aeroport.fr
(rubrique « A l'Ecoute des Riverains / Aide à l'insonorisation »)

Où obtenir des informations, des renseignements sur l'aide ?

Qu'il s'agisse de consulter le PGS ou de savoir comment monter un dossier d'indemnisation, le contact approprié se trouve dans votre mairie. Un interlocuteur est en effet présent dans chaque commune pour apporter toutes les réponses aux questions que vous vous posez, vous aider à réunir toutes les pièces officielles nécessaires à la constitution d'un dossier de demande d'aide à l'insonorisation. Vous pouvez bien évidemment contacter le Service Environnement de l'Aéroport.

La demande d'aide est-elle une démarche totalement individuelle ?

Il appartient en effet à chaque propriétaire de solliciter une demande d'aide, même si son logement est situé dans une résidence ou un immeuble collectif. Cependant, pour des raisons évidentes de cohérence, un programme pluriannuel de travaux continuera d'être établi par la Commission d'Aide aux Riverains de façon à traiter en priorité les quartiers ou les habitations les plus exposés au bruit.

Pour certains immeubles collectifs, type HLM, la démarche est bien évidemment menée avec l'organisme qui gère le logement.

Quelle est la procédure de l'aide ?

Il y a 8 étapes successives :

- Vous constituez votre dossier et l'adressez au gestionnaire. Son éligibilité vérifiée, vous recevez un courrier notifiant l'accord pour la réalisation du diagnostic acoustique.
- Un acousticien expert agréé se rend à votre domicile pour établir le diagnostic acoustique.
- Une préconisation de travaux vous est remise par l'expert.
- Sur la base de cette préconisation, vous consultez différentes entreprises pour obtenir des devis.
- Les devis sont soumis au gestionnaire de l'aide afin de vérifier leur cohérence avec les préconisations établies par l'expert.
- Votre demande d'aide à l'insonorisation accompagnée des différents devis est présentée pour accord devant la Commission Consultative d'Aide aux Riverains. L'accord vous est ensuite notifié par le gestionnaire ainsi que le montant de l'aide.
- Vous faites réaliser les travaux.

Comment les différentes aides me sont-elles réglées ?

Après avoir obtenu les accords nécessaires, vous devez d'abord régler directement le cabinet expert d'Acoustique agréé, puis les différentes entreprises choisies pour les travaux. La part correspondant aux différentes aides accordées vous sera alors remboursée sur présentation des factures acquittées.

NOUVEAU

Le bulletin *Témoin*

Afin de vous communiquer régulièrement les résultats des mesures effectuées par le système Sentinelle, vous trouverez sur le site Internet, courant mai, un nouveau bulletin consacré aux indicateurs environnementaux : *Témoin*.

Le premier numéro fait le bilan des mesures de bruit pour l'année 2003.
Egalement, dans cette publication : des statistiques concernant les mouvements d'avion, l'utilisation des pistes, les trajectoires, etc.
Témoin sera consultable sur le site Internet de l'aéroport, tous les trimestres, dès le prochain numéro.

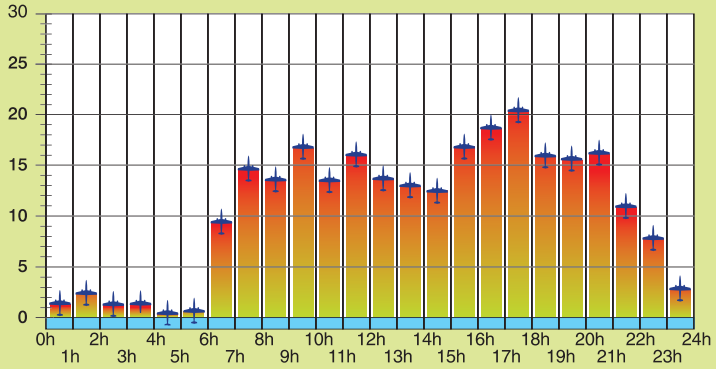
Site Internet

environnement.toulouse.aeroport.fr

Pour en savoir plus ou s'abonner à la lettre *Cinq sur Cinq,* rendez-vous sur le site Internet de l'aéroport dédié à l'environnement.

Statistiques de trafic

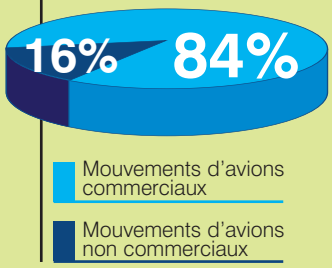
Répartition des mouvements par tranche horaire de janvier à mars 2004 (journée moyenne)



Résultats de trafic

Cumul Janvier à Mars 2004		
	Valeur	Var N-1
Passagers commerciaux	1 359 537	4,3%
Mouvements d'avions commerciaux	19 227	-2,8%
Mouvements d'avions non commerciaux	3 735	-13,8%
Emport moyen	77	7,5%
Nombre de place offertes	1 987 949	2,0%

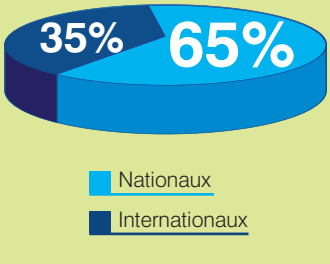
Répartition des mouvements d'avions



Mouvements d'avions commerciaux

Mouvements d'avions non commerciaux

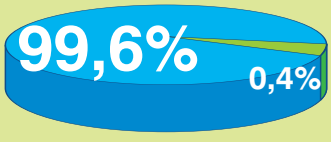
Répartition des passagers commerciaux



Nationaux

Internationaux

Répartition des mouvements commerciaux par chapitre acoustique (janvier à mars 2004)



Chapitre 2

Chapitre 3

Lexique

Passagers commerciaux : passagers locaux + transits.
Passagers locaux : passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.
Passagers en transit : passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même avion et le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois, à l'arrivée.
Mouvements d'avions : décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.
Avions commerciaux : avions à la disposition du public à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.
Avions non commerciaux : avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.
Avions commerciaux mixtes : avions non exclusivement réservés au transport de fret et de poste.
Emport : nombre de passagers commerciaux / nombre d'avions commerciaux mixtes.

Artificier

Les apparences peuvent être trompeuses. Ainsi, sur un aéroport, le métier d'artificier n'a rien à voir avec les grandes illuminations pyrotechniques que l'on applaudit généralement le 14 juillet.

Explications avec Eric MASSOT, chef de la brigade des artificiers de Toulouse-Blagnac.

Je suis artificier ici sur l'aéroport depuis la création de la brigade en 1990. J'ai la responsabilité de 6 personnes, mais nous sommes tous opérationnels sur le terrain. Le corps des artificiers appartient à la Direction de la Police aux Frontières. Nous sommes donc tout simplement des policiers affectés à différentes missions, générales et particulières.

Pouvez-vous nous en dire plus ?

Nous avons d'abord, sur tout le périmètre de la zone aéroportuaire, des missions de police générale comme l'organisation de patrouilles de surveillance dans le cadre du plan Vigipirate ou l'inspection des postes de filtrages qui commandent les accès des passagers et des personnels aux avions. Nous assurons également la sécurité des personnalités lors des visites et voyages officiels. Mais le cœur de notre métier concerne le traitement des objets non identifiés que l'on peut découvrir à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aéroport.

C'est-à-dire une valise, un bagage, un colis suspect ?

Effectivement. C'est le signalement d'un objet abandonné ou oublié. L'appel peut venir d'un passager, du personnel aéroportuaire, des entreprises basées sur la plate-forme ou d'une patrouille de surveillance. Notre intervention consiste d'abord à aménager un périmètre de sécurité autour de l'objet, puis à procéder à ce que l'on appelle une « levée de doute » ou à une « neutralisation » à l'aide d'un matériel spécialisé que l'on met en œuvre à distance.

En quoi consiste ce matériel ?

Nous travaillons à l'aide d'un robot équipé de 3 caméras directionnelles, d'un bras articulé pour faire des manipulations, mais aussi d'un canon à eau et d'un fusil automatique. Cette machine télécommandée nous permet de travailler à distance et donc d'éviter tout risque tant pour les artificiers que pour les usagers de l'aéroport. Chaque opération dure environ une heure.

Combien d'interventions de ce type faites-vous sur une année ?

En 2003, nous avons neutralisé 145 bagages non identifiés. Fort heureusement, dans tous les cas il s'agissait de fausses alertes.

Quelles qualités et quelles motivations faut-il pour exercer ce métier ?

Comme tous les policiers, nous pratiquons des entraînements réguliers au tir et nous devons faire preuve d'une condition physique irréprochable, ne serait-ce d'ailleurs qu'en raison de notre tenue de travail en kevlar qui pèse… une bonne trentaine de kilos ! Par ailleurs, nous suivons régulièrement des cycles de formation pour approfondir notre expertise en matière de techniques d'intervention, de connaissances des matières actives et explosifs. Dans notre métier, les qualités de base sont le sang froid, le calme, l'esprit d'équipe et le professionnalisme. Ce qui nous plaît dans ce métier ? Etre au service du public, assurer sa sécurité et sa protection face à des personnes, à des objets ou à des situations dangereuses. Nous devons être capables d'affronter des situations physiques ou psychologiques extrêmes sans jamais céder à la pression. C'est ce qui donne tout son sens à notre mission.

Cinq sur Cinq, lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac, édité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, gestionnaire de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Aéroport Toulouse-Blagnac - BP 90103 - 31703 Blagnac - Tél : 0 825 380 000 (0,15 € TTC/mn - Directeur de la publication : Claude Terrazzoni - Comité de rédaction : Nadine Blat - Anne Julia (Aéroport CCIT), Elisabeth Bousquié - Pascal Respaud - Gérard Soulier - Gérard Soulié (Direction de l'Aviation Civile Sud). Rédaction en chef : Direction Stratégie et Développement - Service Communication - Conception, rédaction et réalisation YSA OSSARD LATGE. Crédit photos : Philippe Garcia. 1re édition en 2001. Imprimé par SVI PUBLICEP (Maugio - 34). Dépôt légal : à parution - N°ISSN : en cours. Imprimé sur papier recyclé.